



Universidade de Brasília
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas
Departamento de Gestão de Políticas Públicas

YGHOR DE CARVALHO SOUSA

**Gestão da mobilidade para Saída Norte e
percepção dos usuários:
O PDTU como instrumento de gestão**

Brasília - DF

2017

YGHOR DE CARVALHO SOUSA

**Gestão da mobilidade para Saída Norte e
percepção dos usuários:
O PDTU como instrumento de gestão**

Monografia apresentada ao
Departamento de Gestão de
Políticas Públicas como requisito
parcial à obtenção do título de
Bacharel em Gestão de Políticas
Públicas

Professora-Orientadora: Magda de Lima Lúcio

Brasília - DF

2017

YGHOR DE CARVALHO SOUSA

**Gestão da mobilidade para Saída Norte e
percepção dos usuários:
O PDTU como instrumento de gestão**

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do Curso de Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília do aluno

Yghor de Carvalho Sousa

Doutora, Magda de Lima Lúcio

Professora-Orientadora

Mestra, Renata Callaça Gadioli dos Santos

Professora-Examinadora

Bacharel, Caio Leal de Araújo

Professor-Examinador

Brasília, 11 de dezembro de 2017

dG393g de Carvalho Sousa, Yghor
Gestão da mobilidade para Saida Norte e percepção dos
usuários: O PDTU como instrumento de gestão / Yghor de
Carvalho Sousa; orientador Magda de Lima Lúcio. -- Brasília,
2017.
46 p.

Monografia (Graduação - Gestão de Políticas Públicas) --
Universidade de Brasília, 2017.

1. Mobilidade Urbana. 2. Saida Norte (DF). 3.
Instrumentos de Gestão. I. de Lima Lúcio, Magda, orient.
II. Título.

Agradeço primeiramente a Deus, afinal Ele foi a luz para a realização desta pesquisa. Também agradeço muito aos meus pais, à minha irmã e à minha namorada, sempre apoiadores incondicionais e companheiros inseparáveis durante esta jornada. Sou muito grato a Magda, minha orientadora, que me deu ideias muito importantes e tornou a realização deste trabalho possível. E por último, meus amigos, cujo apoio foi determinante nesta caminhada.

RESUMO

Este trabalho analisou a mobilidade urbana no Distrito Federal, tendo como recorte empírico a Saída Norte. Esta Saída compreende as Regiões Administrativas de Sobradinho I e II, Fercal, Lago Norte, Varjão e Planaltina. Ao longo da pesquisa analisou-se as orientações do PDTU, em particular sua implementação no âmbito da malha viária e do transporte público, eixos estruturantes de suas propostas de mudanças. Problematicou-se a implementação do PDTU e sua capacidade de suprir a demanda por transporte público, coletivo, para as RA's atendidas pela estrutura proposta para a Saída Norte. Para tanto, foram pesquisados documentos empíricos e realizada uma revisão bibliográfica acerca de temas relacionados à gestão pública e à mobilidade urbana, bem como um breve histórico da mobilidade urbana no Brasil e no Distrito Federal. Assim exposto, é importante acrescentar a realização de questionário aplicado a vinte e um indivíduos residentes da Saída Norte sobre sua satisfação com a nova modelagem para o transporte público neste percurso. Como resultado geral, a pesquisa mostrou maciço uso de meios de transporte motorizados, o Plano Piloto como grande polo de atividades e notas baixas dadas pelos entrevistados ao serviço de ônibus para a Saída Norte. Concluiu-se que o PDTU tem falhas como instrumento de gestão, mas elas são reversíveis caso sejam tomadas providências adequadas para tal.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Saída Norte (DF), Instrumentos de Gestão

Lista de Ilustrações

Figura 1 – Eixos de transporte do DF.....	7
Figura 2 – Mapa do Distrito Federal.....	24
Gráfico 1 – Região de Origem-Destino.....	27
Gráfico 2 – Modais de transporte utilizados	27
Gráfico 3 – Tempo gasto por dia para locomoção.....	28
Gráfico 4 – Nota dada ao serviço dos ônibus.....	28
Gráfico 5 – Nota dada a infraestrutura da mobilidade.....	29
Gráfico 6 – Faixa etária dos entrevistados.....	29
Gráfico 7 – Profissão dos entrevistados.....	30
Gráfico 8 – Escolaridade dos entrevistados.....	30

Lista de Siglas

EPAR – Estrada Parque Aeroporto

EPDB – Estrada Parque Dom Bosco

EPGU – Estrada Parque Guará

EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento

EPIG – Estrada Parque Indústrias Gráficas

EPTG – Estrada Parque Taguatinga

EPTT – Estrada Parque Torto

ESPM – Estrada Parque Polícia Militar

SEMOB/DF – Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal

PDTU/DF – Plano Diretor de Transporte Urbano e mobilidade do Distrito Federal

RA – Região Administrativa

SUMÁRIO

1. Introdução.....	2
1.1 Aspectos gerais da pesquisa.....	5
1.2 Eixos de Mobilidade do DF.....	6
2. Teorias e elementos vinculados.....	8
2.1 Capitalismo, urbanização e sustentabilidade.....	8
2.2 Instrumentos de gestão e mobilidade urbana no DF.....	10
2.3 Conceitos e temática da mobilidade.....	12
2.4 Abordagem Sistêmica da mobilidade urbana.....	14
3. Procedimentos Metodológicos.....	16
4. Capítulo Analítico	18
4.1 Mobilidade urbana no Brasil – contexto histórico.....	18
4.2 Mobilidade urbana no Distrito Federal – contexto histórico.....	20
4.3 Relatório Final PDTU (2010) – Análise de alternativas.....	24
4.4 Análise da percepção dos entrevistados.....	27
5. Considerações Finais.....	32
Referências	36
Apêndices.....	39
Apêndice A – Modelo do questionário aplicado.....	39
Anexos.....	40
Anexo A – Saída Norte – Lago Norte e Varjão.....	40
Anexo B – Saída Norte – Fercal, Sobradinho I e II	40
Anexo C – Saída Norte – Planaltina.....	40

1. Introdução

Nesta pesquisa analisou-se o PDTU/DF – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, como um instrumento de gestão da mobilidade urbana capaz de atender a demanda da população por ele atendida. A pesquisa teve dois focos principais: verificar se a demanda de transportes para a Saída Norte vem sendo atendida e comparar as melhorias trazidas pelo PDTU e sua efetiva implementação

O órgão responsável pela implementação do PDTU/DF é a Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF. Sua visão é “ser reconhecida por elevar a qualidade de vida das pessoas por meio de políticas integradas de mobilidade”. Sua missão é “Assegurar à população o direito de ir e vir e o acesso à cidade, de forma integrada, com qualidade, sustentabilidade e justiça social”. Seus valores são “Transparência, Ética, Compromisso com o interesse público, Justiça Social e Econômica, Comprometimento e Sustentabilidade”. O papel desta secretaria é planejar, coordenar, executar e avaliar políticas de mobilidade do Distrito Federal, sendo a principal o PDTU. (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2015¹)

Até 2014, a secretaria tinha o nome de “Secretaria de Estado de Transportes”, modificado em 2015 pelo Decreto nº 36.326/2015. O novo nome redefine e amplia a atuação da pasta, dando mais atenção aos cidadãos ao integrar os diversos meios de deslocamento no DF sem desconsiderar aspectos sociais e ambientais, no meio urbano e rural².

As novas perspectivas da mobilidade urbana adotadas pela secretaria são “Cidade, Cidadão, Cidadania”. Esse foco, segundo o órgão, considera não somente os pontos básicos da mobilidade, como os sistemas de ônibus, táxi, entre outros, mas também aspectos paralelos como manutenção, segurança, iluminação, enfim, todos os aspectos ligados à mobilidade urbana no Distrito Federal³.

O PDTU/DF vem para o cumprimento da determinação do Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001), que em seu artigo 41, parágrafo segundo, determina a

¹ GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Secretaria de Estado de Mobilidade**. 2015. Disponível em: <<http://www.semob.df.gov.br/sobre-a-secretaria/a-secretaria.html>>. Acesso em: 07 jun. 2016.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

obrigatoriedade da elaboração de um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

Essa legislação é complementada pela Lei Federal nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012) que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A principal mudança foi para cidades entre 20 mil e 500 mil habitantes, agora obrigadas a elaborar planos de mobilidade urbana. Nesse sentido, nada mudou para o DF, já obrigado pelo Estatuto das Cidades a cumprir este requisito. No mais, esta lei reafirma pontos já tocados pelo PDTU, como a prioridade dos meios de transporte não motorizados e dos serviços públicos coletivos sobre o transporte individual motorizado, o direito da participação dos usuários em etapas como planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade e o controle da emissão de poluentes para locais e horários pré-determinados.

Para complementar a discussão trazida nesta pesquisa, é importante citar dois decretos distritais: o Decreto nº 36.772, de 25 de Setembro de 2015, que institui o Sistema de Participação Popular da Mobilidade no âmbito do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL, 2015) e o Decreto nº 37.396, de 09 de Junho de 2016, que altera o decreto supracitado e cria o Conselho de Mobilidade do Distrito Federal, os Conselhos Regionais de Mobilidade, o Observatório de Mobilidade do Distrito Federal e o Sistema de Informações de Mobilidade (DISTRITO FEDERAL, 2016)

A SEMOB atua e tem suas competências sobre os sistemas de transporte de passageiros, o sistema viário, o planejamento e gestão do trânsito, os estacionamentos públicos, carga e descarga em vias urbanas, calçadas e ciclovias e regulação, normas e fiscalização de serviços e infraestrutura de transportes⁴.

São vinculadas a SEMOB: o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC-DF), a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB), o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS), o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF) e a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRO-DF)⁵.

⁴ GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2015

⁵ *Ibidem*

Portanto, será verificado o encaixe ou não do PDTU/DF como instrumento de gestão na mobilidade urbana do Distrito Federal. O plano contém não somente disposições acerca do transporte público coletivo, mas também trata da política de estacionamento e de transportes não motorizados.

O PDTU/DF tem como objetivos: melhoria da qualidade de vida da população, através de um serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades dos cidadãos; eficiência na prestação de serviços por meio de uma rede integrada de transporte, levando em conta a racionalidade nas operações; qualidade ambiental, por meio do controle da poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio da cidade e também nas áreas residências e coletivas, contra o trânsito indevido de veículos; e por último a redução de custos de deslocamentos no transporte coletivo. (DISTRITO FEDERAL, 2011).

O público beneficiário são os usuários do transporte público no Distrito Federal. Além deles, os outros atores interessados na política são as empresas operadoras do serviço e a equipe participante das operações e serviços.

O aumento da participação do transporte público para o atendimento da demanda se dará por meio da melhoria da qualidade e redução de custos de viagens para os usuários do sistema e restrição ao uso indiscriminado de meios de transporte individuais, principalmente em situações de congestionamento⁶.

O PDTU/DF também dispõe sobre outros assuntos importantes para a mobilidade urbana no DF, como: o uso de transportes não motorizados e a política de estacionamento. Estimula-se bastante a realização de percursos a pé ou por meio de bicicletas e o uso de lugares por onde se possa transitar desta maneira com riscos reduzidos, como calçadas e ciclovias. Já a política de estacionamento trata da demarcação, identificação e elaboração de estudos para melhorar a demanda de estacionamentos no Distrito Federal⁷.

⁶ DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4566, de 04 de maio de 2011. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências. **Diário oficial [do] Distrito Federal**, Brasília/DF, 05 de maio de 2011. Seção 1, p.1-4.

⁷ *Ibidem*

A lei foi planejada e promulgada durante a gestão do Governador Agnello Queiroz (2011-2014). Ela baseou o Serviço de Transporte Público Coletivo, com licitações feitas em 2011 para a renovação da frota de ônibus. Essas licitações buscavam trazer como mudanças a renovação da frota de ônibus do Distrito Federal, à época bastante antiga, e uma maior abertura de mercado às empresas de ônibus, anteriormente limitadas a dois grupos (Viplan e Amaral).

Na transição para o novo sistema, o Governo do Distrito Federal assumiu as operações nas antigas empresas e para o novo sistema realizou a divisão da área do DF em cinco bacias geográficas com diferentes regiões administrativas. Cinco grupos assumiram a operação do transporte coletivo do DF (Piracicabana, Pioneira, HP-ITA, Marechal e São José), um em cada bacia. O grupo Piracicabana ficou com as operações para todas as RA'S da Saída Norte.

Em agosto de 2017 o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios anulou a licitação referente às linhas de ônibus das bacias 1, 2 e 4, operadas pelos grupos Piracicabana, Pioneira e Marechal. A anulação teria como causa vícios na licitação por participação de pessoas que teriam atuado simultaneamente no governo e junto às empresas supracitadas. Entretanto, a decisão somente surtirá efeito após 180 dias do trânsito em julgado.

De modo geral, o trabalho tem o objetivo de analisar a mobilidade urbana para a Saída Norte do Distrito Federal, verificando o cumprimento dos objetivos propostos no PDTU/DF e se a demanda atual está sendo atendida com base em uma pesquisa quantitativa.

1.1 Aspectos gerais da pesquisa

A unidade de análise desta pesquisa é, fundamentalmente, a gestão. Assim, o trabalho se propõe a analisar as definições sobre os modais de transporte público e da questão da Saída Norte do DF e sua estrutura comparada a de outras saídas do Distrito Federal.

Mais especificamente, a unidade de análise são os arranjos de gestão lançados mão para o atendimento dos usuários da estrutura Saída Norte. Nesse

sentido, é importante interpretar de forma sistemática as mudanças ocorridas e que resultam nessa estrutura. A análise das mudanças será melhor desenvolvida na parte analítica desta pesquisa

“No Brasil, o velho e o novo impactam no processo de mudança, na medida em que as forças de permanência e de avanço atuam fortemente” (BRASIL, 1995 *apud* CHAVES; MARQUES, 2006, p.3). O desafio é analisá-las sem criar vieses e identificar os resultados passíveis de justificativa para a pergunta e sua importância.

No caso estudado, o “velho” é identificado como o antigo sistema de transportes vigente em todo o DF durante anos, onde pouquíssimas empresas monopolizaram este setor, e o “novo” são as mudanças nos instrumentos de gestão e tecnologias amparadas principalmente pelo PDTU. Desta forma, esses dois espectros continuam impactando no processo de mudança ainda em andamento e trazem resultados, que são o foco de análise desta pesquisa.

Por ter morado em uma das RA's e residir atualmente em outra RA da Saída Norte, tenho bastante interesse pelo tema e me senti apto para realizar este trabalho.

1.2 Eixos de Mobilidade do DF

Os eixos de mobilidade do Distrito federal se dividem em Eixo Oeste/Noroeste, Eixo Sul, Eixo Sudoeste, Eixo Norte e Área Central. O Eixo Oeste/Noroeste é atendido por um corredor rodoviário e pelo metrô, que consegue escoar parte da população e se localiza, em sua maioria, neste eixo. O Eixo Sul conta com a BR-040 e corredores expressos e semiexpressos, que também auxiliam a mobilidade para os moradores das cidades deste eixo. O Eixo Sudoeste conta com dois corredores rodoviários, que além de ligarem o plano piloto ao eixo, se ligam ao eixo oeste.

A Área Central conta com parte da estrutura do metrô e um transporte mais pulverizado, com mais opções devido a maior quantidade de linhas e disponibilização de transporte. O Eixo Leste, com a construção da ponte JK, teve melhoras significativas em sua estrutura, que era bastante dificultada anteriormente. Mas ela também não conta com grande estrutura de transporte, tendo apenas uma rodovia

principal. Assim como o Eixo Norte, que é o objeto de investigação do projeto e conta apenas com uma rodovia de acesso.

A pergunta tange exatamente essa falta de investimento em um dos eixos cuja população vem crescendo bastante nos últimos anos. Essa descrição do sistema de eixos serve como base para a análise feita no capítulo 4 desta pesquisa relativa às mudanças trazidas pelo PDTU/DF.

A figura 1 ilustra o sistema de eixos descrito

Figura 1 – Eixos de transporte do DF



Fonte: Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal

Assim, a pergunta deseja investigar se a implementação do PDTU vem atendendo a demanda de transporte para a Saída Norte do Distrito Federal. Há de se considerar que esses eixos (exceto a área central) visam basicamente à ligação com o Plano Piloto de Brasília, que continua sendo o grande núcleo do Distrito Federal como um todo, embora venham surgindo novos grandes núcleos em outras regiões administrativas, segundo Paviani (2003).

Por fim, o objetivo geral da pesquisa é identificar se a implementação do PDTU tem atingido suas metas e a percepção de uma amostra de usuários sobre a mobilidade para a Saída Norte. Já os objetivos específicos são identificar e investigar os tipos de transporte público utilizados para a Saída Norte e se eles têm sido eficazes.

2 Teorias e elementos vinculados

2.1 Capitalismo, urbanização e sustentabilidade

Segundo Araújo (p.1,2015):

O sistema capitalista materializa as suas determinações no modo de produção nas cidades contemporâneas revelando consigo mesmo suas discordâncias e coerências. Esta estruturação no meio urbano encontra-se associada ao desenvolvimento das principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, dos sistemas de transporte intra-regionais e intra-urbanos consolidando o modo capitalista como a forma dominante de produção no espaço.

Capitalismo e urbanização são conceitos bastante interligados e interdependentes – o capitalismo cresceu vertiginosamente a partir da urbanização, e esta encontrou seu auge a partir daquele. Lefebvre (1991 *apud* LIMONADI, 1999) destaca a urbanização como uma condensação de processos sociais e espaciais garantidores da manutenção e da reprodução do capitalismo, de suas relações de produção e de sua própria sobrevivência baseada na criação de um espaço social complexo.

É importante observar a urbanização como um fenômeno anterior ao capitalismo, ou seja, existente desde antes do início do sistema capitalista. Entretanto, aquela só alcançou expressividade e extensividade a partir deste, como aponta Sposito (1988). O grande crescimento desses dois fenômenos a partir do século XVIII, junto às revoluções industriais, impacta fortemente toda a configuração do mundo contemporâneo.

A partir do fenômeno da urbanização, observou-se que, dentro do complexo espaço urbano que se difundia de forma expressiva, era necessária a adoção de meios de transporte rápidos, racionalizando fatores como tempo, custos, entre outros, além de serem eficientes.

Assim, dentro da urbanização, surgia o ramo da mobilidade urbana, conceituado como a forma de reação dos indivíduos e dos agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Segundo Kneib, (2012, p.72)

Trata-se de um termo recente, de certa forma, que se relaciona à capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, cujas variáveis intervenientes, contudo, são tão complexas quanto as variáveis que constituem a própria cidade.

Apesar de existirem outras definições, elas giram nessa mesma espiral do deslocamento urbano e de toda a complexidade que envolve tanto este quanto as cidades. Juntamente a isso, a questão da sustentabilidade, conceito surgido no fim do século XX, se tornou mais um aspecto a se considerar na mobilidade urbana, surgindo assim o conceito de mobilidade urbana sustentável, cujo desafio é encontrar modos de satisfazer as necessidades de deslocamento de forma ambientalmente correta, com justiça social e viabilidade econômica. (OECD, 1996). Entretanto, existem vários obstáculos para o progresso desse novo tipo de mobilidade, como a falta de métodos para a definição de indicadores e metas.

A mobilidade urbana sustentável também pode ser vista como o resultado de políticas de acesso universal ao espaço urbano, que priorizem os meios coletivos e não motorizados, minimizem a segregação espacial e contribuam para uma maior inclusão social e preservação do meio ambiente (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Atualmente, a nível mundial, existem várias discussões acerca da mobilidade urbana. Seria ela uma política, ou resultado de um conjunto de políticas? A questão da sustentabilidade é bastante louvável na teoria, mas na prática é bastante difícil de ser colocada em ação, já que mobiliza esforços de diferentes campos (social, ambiental e econômico).

As complexas e diversas variáveis envolvidas neste assunto também são objetos de discussão em todo mundo. Elencar os fatores influenciadores da mobilidade urbana é um desafio bastante difícil e mobiliza cada vez mais pesquisadores, técnicos e a sociedade civil.

Kneib (2012, p.73) afirma que

O resultado desse conjunto de políticas, que impactam a mobilidade, interfere na capacidade de deslocamento das pessoas, e essa capacidade é majorada na medida em que existem oportunidades de deslocamento, com

qualidade. Nesse âmbito insere-se a relevância do entendimento, apreensão e efetiva adoção de um conceito de mobilidade e das consequências da adoção desse conceito, seja como política pública, seja como o resultado de um conjunto de políticas que visem proporcional a melhoria de deslocamento na cidade, sempre calcadas na premissa da melhora da ambiência da cidade e qualidade de vida urbana.

Com isso, tem-se as políticas relacionadas à mobilidade como interferentes nos modos de deslocamento. Dada a importância desse aspecto, o conceito de mobilidade e suas consequências, seja como política pública ou resultado delas, visem uma melhoria geral no deslocamento, levando em consideração aspectos como qualidade de vida e o ambiente urbano.

2.2 Instrumentos de gestão

A utilização de diferentes instrumentos de gestão vem se tornando bastante recorrente na cena pública como um todo, e não seria diferente numa área tão diversa como a mobilidade urbana. Segundo Lúcio, Daroit e Freitas (2017, p.294)⁸:

Instrumentos de gestão ganham centralidade na medida em que necessitam ser pensados e repensados tendo em vista a promoção, a integração e a transversalidade entre as diversas demandas sociais.

A necessidade de locomoção como demanda da população em geral vem ganhando cada vez mais importância no cenário contemporâneo, e leva-la à arena pública respeitando suas formas de ser discutido é fundamental para o seu desenvolvimento.

Lúcio, Daroit e Freitas⁹ definem instrumentos de gestão como “tecnologias voltadas para o planejamento, direção, organização e controle das políticas públicas cuja base reflexiva resulta da ação pública”. Ou seja, todas essas etapas, que não devem ser vistas de forma ortodoxa na questão cíclica tradicional das Políticas Públicas, necessitam de mecanismos tecnológicos para sua execução. Há de se

⁸ LÚCIO, Magda de Lima; DAROIT, Doriana; FREITAS; Urânia Flores da Cruz. Desenvolvimento, Ação Pública e Transversalidade dos Instrumentos de Gestão: um olhar sobre o Programa Bolsa Família. In: LIMA, Luciana; RODRIGUES, Maria Isabel. (Org.). **Campo de públicas em ação: Coletânea em teoria e Gestão de Políticas Públicas**. Porto Alegre, UFRGS, 2017. p. 292-314.

⁹ *Ibidem*, p.299

destacar não somente a característica operacional desses instrumentos, mas também a parte política neles envolvida, totalmente permeável às etapas nas quais eles são empregados.

Em sua obra, Lúcio (2017) traz exemplos do uso de mecanismos institucionalizados, como conselhos e conferências e não institucionalizados, como mobilizações via protestos e mídia, onde a população faz o poder público observar suas demandas.

No caso empírico estudado, podem ser considerados mecanismos institucionalizados os conselhos criados pelos decretos de 2015 e 2016. Observa-se neste tipo de mecanismo a disponibilização, via poder público, de espaços abertos à população para discussão e inserção de ideias e até mesmo demandas sobre mobilidade urbana.

Também caberia neste tipo de mecanismo uma mobilização privada ou do Terceiro Setor, no sentido de organizar conferências envolvendo somente atores privados, como cidadãos, empresas e sindicatos ligados a mobilidade urbana para discussão internalizada de problemas e soluções. As resoluções deste encontro poderiam, posteriormente, ser levadas aos gestores por diferentes meios para repasse das pautas discutidas

Como mecanismos não institucionalizados exemplificados, podem ser levados em conta protestos e suas veiculações com diferentes pautas levadas pela população, como atos contra o aumento de tarifas ou pela melhoria do serviço de transporte.

Em se falando de gestão, o seguinte é explicitado por Lúcio *et al* (2015, p.155),

Quando pensamos em gestão pública, existe a necessidade de desenvolvimento de instrumentos específicos que não sejam portadores das contradições entre visão de mundo e finalidades esperadas e, ao mesmo tempo, tratem de forma reflexiva, concreta e pragmática os desafios de integração entre políticas, regulação e viabilidade de execução.

Nesse sentido, o grande questionamento existente remonta ao arranjo do PDTU/DF como um instrumento de gestão nas bases colocadas pela autora, visto que, teoricamente, ele busca não realizar ações incompatíveis com a realidade do mundo e se esforça para tratar de forma prudente e factível todas as características inerentes a um instrumento de gestão, que leva em conta a transversalidade,

complexidade e multidiversidade do tema em pauta. Nesta pesquisa, este questionamento foi trazido à tona e foi tomado como elemento fundamental em sua análise.

2.3 Conceitos e temática da mobilidade

Para entender a pergunta norteadora e os objetivos deste trabalho, é necessário apresentar todo o contexto que explica a importância da discussão e problematização da temática da mobilidade urbana, que vem ganhando bastante notoriedade nos últimos anos dado seu aspecto crucial para o funcionamento de qualquer sociedade contemporânea.

Filipe e Macário (2011) destacam a importância da mobilidade de bens e de pessoas na atividade de qualquer cidade. O sistema de mobilidade urbana é o sistema assegurador da mobilidade, e pode ser definido como o sistema de estruturas e organizações cujo objetivo é fornecer fluidez nos deslocamentos urbanos e nos acessos as atividades urbanas, utilizando modais distintos de transporte e procurando atingir o equilíbrio entre eles, contribuindo, em última instância, para a sustentabilidade da cidade. Os elementos fundamentais do sistema são infraestrutura, redes, serviços e agentes.

Mourelo (2002 *apud* COSTA 2003) explana sobre o desenvolvimento de estratégias determinantes de padrões sustentáveis de mobilidade. Para isso, é fundamental o conhecimento sobre a situação e evolução do sistema de transporte existente. Sobre o uso de indicadores, é necessário se dissociar de seus vieses econômicos, que pregam apenas pela eficiência, deixando de lado outras dimensões.

A seleção desses indicadores deve ser vinculada aos objetivos específicos do nível de referência, ou seja, para atingir os objetivos gerais, deve-se observar o cumprimento dos objetivos específicos. Dentre esses objetivos, os mais recorrentes são as preocupações ambientais, preocupações com mais equilíbrio na divisão de modais, otimização da infraestrutura, entre outros. Entretanto, mesmo que esses aspectos mereçam destaque, uma visão integrada na gestão da mobilidade, que envolva uso e ocupação do solo, crescimento da população e aspectos socioeconômicos é crucial. Nota-se aqui a importância dos indicadores para a gestão

de mobilidade, e sua interpretação define os rumos da formulação e implementação dessas políticas. (MOURELO, 2002 *apud* COSTA, 2003).

Sobre transporte, Araújo (2015, p.11) afirma que “O transporte é caracterizado por contribuir na movimentação de bens materiais e pessoas que se locomovem de seu local de origem ao seu destino final”. Deste modo, basicamente existem dois tipos de transporte: de cargas e de pessoas. Cada modal possui suas características, vantagens e desvantagens, que irão determinar se aplicações e investimentos relacionados a ele são possíveis e viáveis. No estudo de caso, a característica a ser explorada é o transporte de pessoas

A importância do transporte nos dias atuais é muito grande, dada a necessidade que se tem, diariamente, de trazer e levar pessoas dos centros urbanos até suas casas, além da distribuição dos mais diversos produtos necessários para diversas áreas. Assim, a logística do transporte determina o quanto determinada cidade ou até mesmo país é eficiente em seus serviços. Isso acaba impactando diretamente vários setores estratégicos de uma localidade, principalmente ligados a economia.

Segundo Ferreira e Ribeiro (2002), os principais modais de transporte são: ferroviário, rodoviário, hidroviário, aeroviário e dutos. Tanto o Brasil quanto o Distrito Federal, local do estudo de caso, utilizam mais dos modais rodoviário e ferroviário, sendo aquele largamente utilizado e este atuando como um coadjuvante. No caso do DF, o transporte ferroviário é representado pelo Metrô do Distrito Federal, operado pela empresa estatal “Companhia do Metropolitano do Distrito Federal”.

Como já foi explanado, cada modal tem suas vantagens e desvantagens. Segundo Rodrigues (2003), “o transporte rodoviário é um dos mais simples e eficientes dentro dos seus pares sua única exigência é existir rodovias” (*apud* ARAÚJO, 2015, p.12). Entretanto, este mesmo modal sofre com problemas estruturais e de manutenção das rodovias, o que acaba elevando tempo e custos da viagem.

Em se tratando do transporte ferroviário, ele é feito sobre linhas férreas tanto para transportar pessoas como mercadorias. Sua grande vantagem é o baixo custo, que permite transportar uma quantidade bastante superior de pessoas e mercadorias se comparado ao modal rodoviário. (FERREIRA; RIBEIRO, 2002).

2.4 Abordagem sistêmica da mobilidade urbana

A abordagem sistêmica da mobilidade urbana traz um novo tratamento para o tema, dividindo-a em etapas subsequentes com uma ordem cronológica.

A chamada “cadeia de mobilidade” lista as variadas etapas ocorridas numa linha do tempo da mobilidade, desde o deslocamento inicial da origem até a chegada do indivíduo em seu destino final, incluindo nessa cadeia momentos de espera e deslocamento condutores à outras etapas “principais”. Nesse sentido, podem ser estruturadas cadeias mais simples ou mais complexas, que envolvam mais modais em uma única viagem e aproveitem a estrutura de mobilidade oferecida pelo local de base. Nesse caso, as variações surgem conforme as condições de cada indivíduo, considerando seus desejos e necessidades, custo, tempo e conforto nas diversas fases da cadeia (MACEDO; SILVA; COSTA, 2006)¹⁰.

A abordagem sistêmica, portanto, traz a Teoria Geral dos Sistemas aplicada a mobilidade urbana. Entretanto, dada a complexidade dos deslocamentos urbanos, uma nova modelagem se mostra cada vez mais necessária para abranger este tipo de abordagem. Isolar cada tipo de modal ou característica definitivamente é insuficiente para obter uma qualidade final satisfatória. Assim, não basta a existência de boas condições apenas para o tráfego de pedestres se as condições do transporte coletivo rodoviário são precárias, e, numa outra situação, mesmo que estas sejam consideradas boas, se a infraestrutura utilizada por ela como rodovias, sinalização e engenharia de tráfego for de má qualidade, o resultado final continuará sendo precário¹¹

Basicamente, existem três tipos de elementos na abordagem sistêmica: físicos, organizacionais e lógicos. Os físicos compreendem os meios de transporte (motorizados e não motorizados), serviços de transporte urbano (cargas e pessoas) e infraestrutura de mobilidade (vias públicas, terminais, estacionamentos, sinalização). Os organizacionais incluem agentes e processos constituintes da conformação da mobilidade, ou seja, as entidades que interagem no sistema, como usuários,

¹⁰ MACEDO, Maria Helena; SILVA, Antônio Nelson Rodrigues da; COSTA, Marcela da Silva. **Abordagem Sistêmica da Mobilidade Urbana: Reflexões sobre o conceito e suas implicações**, 2006.

¹¹ *Ibidem*.

autoridades administrativas, operadores e prestadores do serviço. Já os processos são as ações causadoras de impacto nas partes do sistema, como processos de planejamento, controle e finalização¹².

E por último os elementos lógicos, norteadores das trocas de informações entre os agentes. As informações, inclusive, necessitam de um subsistema onde elas expressam o andamento do sistema principal e uma rede de comunicação complementar aos mecanismos de continuidade total. Esses elementos se subdividem em detecção, avaliação e persecução. Além disso, o sistema de mobilidade tem suas propriedades como robustez, adaptabilidade, eficiência e diversidade, ajustadoras do funcionamento do sistema como um todo¹³.

Estabelecer e manter o equilíbrio deste sistema é considerado um desafio, levando em conta o grande número de variáveis e as dificuldades para manter os serviços operando num bom nível durante o tempo. Além dos elementos já citados, outros elementos internos como apropriação do espaço urbano e políticas de preços são determinantes no dia-a-dia da mobilidade urbana nas grandes cidades. Esses dois aspectos dizem respeito ao uso de modais de acordo com a renda dos indivíduos (os mais pobres se deslocam por meio de transporte coletivo, a pé ou bicicleta e são excluídos dos sistemas viários, comumente priorizadores da utilização de carros e motos) e a sobretaxação ocorrida aos usuários de transporte coletivo, na medida em que eles acabam pagando (de forma embutida nas tarifas) por situações causadas por usuários de transporte individual motorizado, como congestionamentos, acidentes e poluição¹⁴.

¹² ; MACEDO; SILVA; COSTA, 2006

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*

3 Procedimentos Metodológicos

Na primeira etapa deste estudo para a análise das políticas de mobilidade urbana para a Saída Norte do Distrito Federal, foi feita uma pesquisa bibliográfica com foco em alguns temas, como capitalismo, urbanização, instrumentos de gestão, transportes no Brasil e no Distrito Federal e a mobilidade urbana em si, com o intuito de responder questões sobre os objetivos da pesquisa e da pergunta norteadora.

Foi feito um pequeno resgate histórico para o entendimento de como se chegou ao patamar existente, e como esse nível de organização determina as configurações atuais da mobilidade urbana no DF. De um modo geral, o modo como a mobilidade urbana se configura no DF remonta a características antigas de vários aspectos e carentes de exploração para a montagem de um aspecto atual.

A pesquisa documental é uma parte bastante importante da pesquisa, pois concentra fontes físicas oferecedoras ao pesquisador de bases importantes para toda a execução do projeto. Nesta etapa, a pesquisa documental foi realizada principalmente por meio de fontes primárias, principalmente relatórios do PDTU. Segundo Sá-Silva (2009, p.5), “a pesquisa documental é um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos.”

Além disso, foi formulado um questionário com questões quantitativas e com uma questão qualitativa para que os respondentes pudessem expressar sua opinião acerca do transporte coletivo e com o objetivo de lograr respostas mais objetivas e capazes de formar uma ponte sobre a percepção dos indivíduos que fazem uso da estrutura de mobilidade do DF e as diretrizes estabelecidas para este serviço.

O instrumento de coleta de dados encontra-se como Apêndice.

As questões tiveram como maior objetivo captar a percepção das pessoas, usuárias ou não do transporte público, do sistema de mobilidade urbana para a Saída Norte. As questões 1 e 8 foram formuladas para identificar os perfis dos entrevistados, ou seja, onde residem, sua idade, ocupação e formação.

Os nomes serviram para mera formalidade de preenchimento e não serão revelados. As perguntas 2, 3 e 4 serviram para observar a rotina e relação dos

entrevistados com a mobilidade, ou seja, como eles se deslocam, quanto tempo gastam nesse deslocamento e se permanecem ou não em sua região de domicílio para realizar suas tarefas diárias, como estudo e trabalho.

Por fim, as perguntas 5, 6 e 7, tiveram o objetivo de mensurar a percepção dos entrevistados sobre a mobilidade, ou seja, avalia-la de forma mais objetiva por meio de notas com base na escala de Likert, sendo a nota 1 – péssimo serviço (questão 5) / péssima estrutura (questão 6) e a nota 5 – excelente serviço (questão 5) / excelente estrutura (questão 6) e dar sugestões de forma mais subjetiva na questão 7 para a melhoria da mobilidade como um todo.

Os não usuários do transporte público foram instruídos a dar uma nota sobre sua percepção externa deste na questão 5, ou seja, como o viam mesmo não o utilizando para se locomover. A questão 6 pediu aos entrevistados considerações ao respeito de elementos como a condição de rodovias, sinalização e situação dos modais disponíveis e andamento de modais com potencial de desenvolvimento.

Os questionários foram aplicados entre os dias 7 e 10 de novembro de 2017 no terminal rodoviário do Plano Piloto de Brasília, tendo vinte e um respondentes. Nos dias 7 e 8 foi aplicado em sua plataforma superior, onde se localizam os pontos com destino as regiões da Saída Norte e nos dias 9 e 10 foi aplicado na entrada da unidade de atendimento “Na hora”, concentrador de grande fluxo de pessoas - também não usuáries de transporte público - que vão ao local para obter o atendimento de vários serviços públicos encontrados nessa unidade. Os entrevistados foram escolhidos de forma a trazer a visão de diferentes grupos, principalmente relacionado a região administrativa, faixa etária e escolaridade, com o objetivo de trazer mais diversidade às respostas. Não houve tempo hábil para calcular a população de cada RA e trazer de forma o número de entrevistados de forma proporcional. Após vinte e uma respostas, não havia mais tempo nem entrevistados disponíveis no local, sendo desta forma encerrada esta etapa.

4 Capítulo Analítico

4.1 Mobilidade urbana no Brasil – Contexto Histórico

A preocupação com mobilidade no Brasil começava no Rio de Janeiro (a capital do país na época) em 1838, quando surgiu o primeiro serviço de transporte público. Eram basicamente dois ônibus de dois andares, construídos no país e movidos à tração animal, que faziam parte da linha Centro – São Cristóvão e também serviam os bairros de Botafogo e Engenho Velho. (RAYMUNDO, 2013¹⁵).

Os taxis da época fizeram forte oposição ao serviço, pois perderiam bastante espaço para o novo serviço. Esse e os outros serviços de transporte de passageiros nesta época dependiam dos pequenos empreendedores, que se ofereciam ao governo para obter a concessão de operar e explorar esse nicho. Carlos Augusto Taunay, empreendedor participante deste e de outros serviços iniciais, teve papel crucial para o desenvolvimento da pequena malha surgente, além de influenciar outros empreendedores a investir nesse tipo de transporte¹⁶.

Os bondes entraram em evidência a partir da segunda metade do século XIX. Em 1859 surgia a primeira linha de bondes a tração animal, também no Rio de Janeiro. Eles passaram a ter tração a vapor em 1862, e em 1892 começou a operar o primeiro bonde elétrico. Outro modal, o ferroviário, começou a ser implantado também em São Paulo nas décadas de 1860 e 1870. Assim como os bondes, as ferrovias operavam por meio de concessão, sem a realização de licitações. Com o passar dos anos, começaram a ser redigidos os primeiros contratos, com direitos e deveres das partes envolvidas. Os bondes elétricos começaram a operar em São Paulo em 1900 pela Companhia Viação Paulista, falida em 1901 e foi adquirida pela Light, operadora de serviços de geração e distribuição de energia¹⁷.

¹⁵ RAYMUNDO, Hécio. Mobilidade no Brasil - Avanços e Retrocessos. In Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 19., 2013, Brasília. **Anais...** Brasília/DF, ANTP, 2013, p.1-11.

¹⁶ *Ibidem*

¹⁷ *ibidem*

Os serviços de ônibus a gasolina chegaram em 1908 ao Rio de Janeiro. De início, a ideia fracassou, mas nos anos subsequentes pequenas empresas e empresários individuais obtiveram êxitos consideráveis. Ainda no Rio de Janeiro, a Light, controlada pelos mesmos sócios da empresa paulista, adquiriu várias empresas operantes na cidade, constituindo um monopólio mantido até a década de 1960¹⁸.

A primeira metade do século XIX foi marcada, nas grandes cidades brasileiras, pela ascensão dos bondes elétricos e ônibus, estes prosperando ainda mais durante a segunda metade do século XIX. Os bondes chegaram a dominar o cenário do modal rodoviário na metade do século, mas começaram a apresentar exaustão técnica, tecnológica e operacional, além de não terem correções tarifárias previstas em contratos. Esse problema acabou minando o crescimento dos bondes e foi resolvido apenas após o fim da segunda guerra mundial (1938-1945)¹⁹.

Para controlar o crescimento desenfreado dos ônibus, São Paulo criou, em 1926, o primeiro regulamento dos serviços públicos de ônibus urbanos no Brasil. Esse fato influenciou vários municípios brasileiros, até a década de 1960, a fazerem seus próprios regulamentos. Entre 1950 e 1960 os ônibus se consolidaram como principal modo de transporte público. Esse período também foi marcado pela criação de várias empresas públicas de transporte, pela operação feita diretamente pelos municípios e pela outorga de permissões ou autorizações que podiam ou não contar com licitações, operados por empresas privadas²⁰.

Na década de 1990 foi promulgada a lei das concessões, porém ela não alterou significativamente o quadro geral. A privatização da maioria das empresas públicas de transporte tampouco mudou a situação da época. Até hoje a situação é a praticamente a mesma:

Operadoras privadas, remuneradas por tarifa única paga pelos passageiros, calculada por planilha tarifária que reproduz o custo direto momentâneo, com baixo ou nenhum nível de subsídio, pouco ou nenhum estímulo à qualidade e à produtividade e certa leniência no controle e na fiscalização da execução dos compromissos contratados ou acordados²¹

¹⁸ RAYMUNDO, 2013

¹⁹ *Ibidem*

²⁰ *Ibidem*

²¹ *Ibidem*, p. 13

Esta explanação da parte histórica é fundamental para entendermos o ocorrido no transporte público na atualidade. O Estado, ao tentar oferecer o serviço, acaba servindo aos operadores privados, e mesmo quando são criadas empresas públicas, as regras acabam permanecendo as mesmas. As privatizações do fim do século XX não modificaram muito o panorama, com poucas exceções se sobressaindo deste paradigma.

Outro problema apontado é o errôneo tratamento dado ao assunto “mobilidade urbana no Brasil”, bastante discutido no meio acadêmico e nas políticas públicas, mas é tratada como objeto da engenharia de tráfego e planejamento de transportes. Esses enfoques, por si só, são pouco efetivos quando se lida com questões complexas da mobilidade urbana. O planejamento urbano integrado e as várias interfaces dela devem ser considerados. (PONTES, 2010).

4.2 Mobilidade urbana no Distrito Federal – Contexto Histórico

A implantação da capital federal iniciou um processo acelerado de conformação urbana no planalto central. O plano da cidade, feito por Lúcio Costa, é a base estrutural do espaço urbano desenvolvido a partir de 1960. Alguns aspectos do plano são bastante relevantes, como destaca Pontes (2010, p.44):

O cruzamento de dois grandes eixos viários, com faixas de tráfego rápido e sem interseções, destinado primordialmente ao transporte motorizado; a separação do tráfego motorizado de pedestres; a setorização de usos, inexistindo o uso misto do solo; e a reserva de espaços generosos no centro da cidade destinados ao automóvel.

Segundo Carvalho (2008), o planejamento prioritário para os carros é uma característica marcante da cidade. O viés desenvolvimentista de Juscelino Kubistchek visava o desenvolvimento da indústria automobilística e da malha rodoviária. A mudança da capital do país era um passo conjugado a este viés, considerando a construção de novas rodovias e o mercado surgido na nova cidade. Neste contexto, pode-se traçar um paralelo entre o paradigma trazido pelo capitalismo (traduzido pela intenção do desenvolvimento de uma indústria específica de cunho privado) e a

mobilidade, que se vê conjugada a esta visão de desenvolvimento e precisa, a partir daí, traçar suas linhas de ação e instrumentos de gestão.

Essa prioridade traz uma série de consequências (negativas e positivas), listadas por Carvalho (2008). Entre elas, pode-se destacar o aumento da poluição, dos congestionamentos, dos acidentes e a manutenção da desigualdade social. Ele conclui que o privilégio individual trazido pelos carros não é proporcional aos danos causados por eles. A chamada “cultura do automóvel” é bastante destrutível para os locais aderentes, trazendo grandes transtornos e comprometendo toda a mobilidade urbana da localidade. O autor atenta para as decorrências da desigualdade social, que acaba trazendo consequências maiores ao campo da mobilidade urbana e atingem fortemente as classes mais pobres como a segregação socioespacial, ou seja, enquanto as classes mais abastadas têm prioridade de escolha por poderem pagar mais para obter uma melhor qualidade de vida, as classes menos abastadas permanecem com poucas opções de moradia e trabalho.

Araújo (2015, p.16) complementa:

O modelo de ocupação territorial proposto favoreceu e fomentou o uso dos veículos individuais que relacionado com a ampliação da rede viária de transportes conduziu à fixação das áreas predominantemente residenciais em lugares bem distantes dos locais de trabalho, colaborando para o surgimento de um padrão de ocupação difuso que gerou e gera consequências nos sistemas de transporte.

Desse modo, além dos malefícios trazidos por um número muito grande de automóveis nas ruas, a cidade conta com grandes “vazios” entre as áreas residências e os locais de trabalho. Esse fato gera uma ocupação espalhada e padrões de transporte bastante diferentes dos modelos existentes em outras cidades.

O plano inicial era explorar a ocupação no plano piloto até que ela atingisse a previsão de 500 mil habitantes, e somente depois implantar as cidades-satélites. Na prática, ocorreu a implantação destas cidades antes mesmo da construção de Brasília, para abrigar os operários. (PONTES, 2010). É importante salientar, como fazem Ferreira e Steinberger (2005), o Estado como detentor de prerrogativas na área da habitação, pois atuou como projetista, financiador e proprietário do solo.

Nos anos 1970 começava um pequeno enviesamento na parte territorial, bastante relacionada com a mobilidade urbana, pois esta cuida, basicamente, do

transporte de passageiros do trabalho para a residência. Pontes (2010) destaca que, com o Plano Estrutural de Organização Territorial do DF, a expansão da marcha urbana se deu a partir do eixo sul e oeste, restringindo a ocupação nas bacias dos rios São Bartolomeu e Descoberto, além da bacia do Paranoá. Coincidentemente ou não, atualmente essas áreas contam com as maiores infraestruturas de transporte do Distrito Federal.

As décadas de 1980 e 1990 tiveram grandes mudanças na ocupação do solo. Nessa época, tiveram início as ideias de implantação de um sistema ferroviário, voltado também para os eixos sul e oeste, e parcelamentos para baixa e média renda nos eixos norte e leste. Nessa época também surgiram novas regiões administrativas para conter o crescimento de favelas. As áreas próximas às bacias dos rios e do lago Paranoá começaram a ser reparceladas, e empresas privadas começaram a explorar o mercado imobiliário da cidade. Em 1985 o governo lançou o Plano de Ocupação Territorial, novamente proibindo a ocupação nessas localidades. Até hoje esta questão não é pacificada, e boa parte dos condomínios desta localidade não são regulares. Também nessa época, o tecido urbano passou a ser mais compacto, e surgiram algumas moradias irregulares de baixa e média renda²²

Alguns tipos de territorialidade começam a surgir, marcados, de um lado, pelos condomínios irregulares, e de outro lado, pelas ocupações no chamado “entorno do DF”. Entre as décadas de 1990 e 2000, surge o novo plano de ordenamento territorial e com ele as novas preocupações, relativas aos eixos oeste e sudoeste como expansores e os eixos nordeste e sudeste como passivos de expansão²³

É importante saber a configuração atual das regiões administrativas do Distrito Federal para entender os fluxos de transporte urbano e então, pensar sobre a mobilidade urbana. As RA's funcionam como bairros, e a área central (RA 1 – Brasília), nessa comparação, seria formada por dois sub-bairros: Asa Norte e Asa Sul. A distância entre esses “bairros” é bastante característica da cidade, sendo que cada RA pode se distanciar em mais de 10 quilômetros de outra considerada vizinha, com poucas exceções.

²² PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília/DF

²³ *Ibidem*

O termo “cidade-satélite” é utilizado para denominar todas as RA’s (trinta e uma atualmente), conforme a tabela 1

Tabela 1 – Lista de RA’s do Distrito Federal

RA I – Plano Piloto	RA 12 - Samambaia	RA 23 - Varjão
RA 2 - Gama	RA 13 - Santa Maria	RA 24 - Park Way
RA 3 - Taguatinga	RA 14 - São Sebastião	RA 25 - SCIA
RA 4 – Brazlândia	RA 15 - Recanto das Emas	RA 26 - Sobradinho II
RA 5 - Sobradinho	RA 16 - Lago Sul	RA 27 - Jardim Botânico
RA 6 - Planaltina	RA 17 - Riacho Fundo	RA 28 - Itapoã
RA 7 - Paranoá	RA 18 - Lago Norte	RA 29 - SIA
RA 8 - Núcleo Bandeirante	RA 19 - Candangolândia	RA 30 - Vicente Pires
RA 9 - Ceilândia	RA 20 - Águas Claras	RA 31 - Fercal
RA 10 - Guará	RA 21 - Riacho Fundo II	
RA 11 - Cruzeiro	RA 22 - Sudoeste/Octogonal	

Fonte: Codeplan (2016)

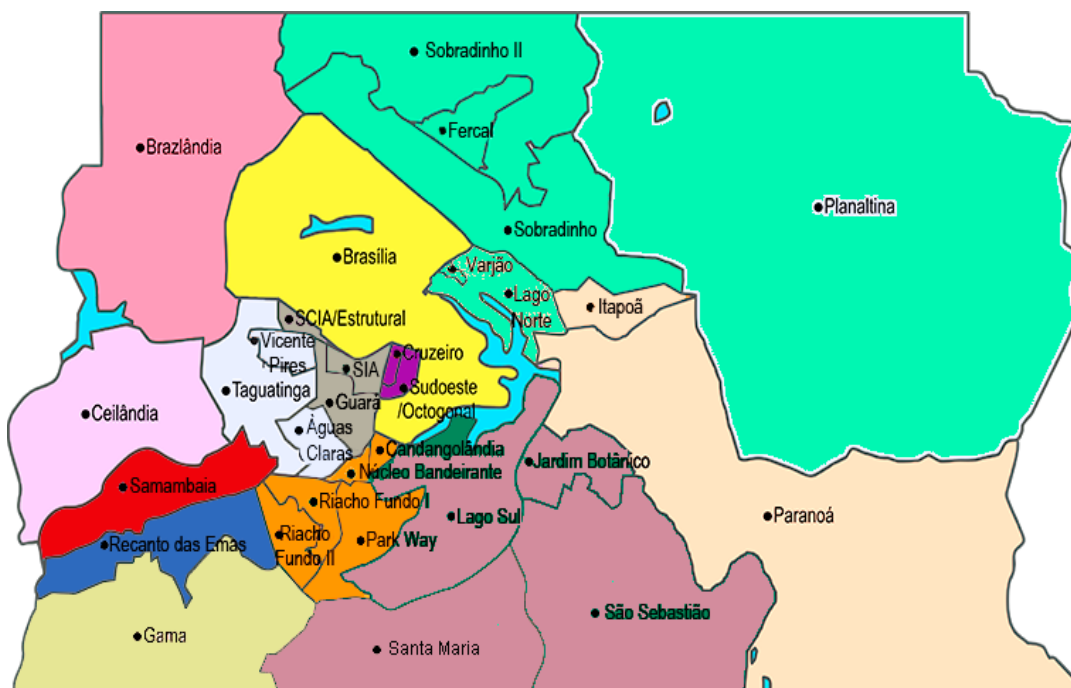
A Saída Norte do Distrito Federal é composta pelas seguintes RA’s: Varjão, Lago Norte, Sobradinho I, Sobradinho II, Fercal e Planaltina (marcadas em negrito na tabela 1). As RA’s Varjão e Sobradinho II começaram como invasões ou ocupações ilegais e foram transformadas em RA’s para uma melhor organização de setores com populações mais expressivas.

A principal via de acesso é a EPTT (Estrada Parque Torto – DF-007), ligando o Eixo Rodoviário (DF-002, localizado na área central) as RA’s Lago Norte e Varjão e a BR-020, que dá escoamento direto a Planaltina e Sobradinho I e indireto pela DF-150. A EPIA (Estrada Parque Indústria e Abastecimento – DF-450) também dá acesso do restante da cidade a BR-020 e a EPPN (Estrada Parque Península Norte – DF-009), que também liga as RA’s Lago Norte e Varjão. Como dito anteriormente, diretamente a partir da BR-020 chega-se as RA’s de Planaltina e Sobradinho e origina-se também a DF-150, que dá acesso a Sobradinho II e Fercal. Todos esses acessos se dão, basicamente, entre a parte norte da cidade e o Plano Piloto de Brasília,

concentrador de boa parte dos serviços e comércio do Distrito Federal. (ARAÚJO, 2015)

A figura 2 apresenta um mapa destacando em azul-esverdeado a posição das RA's da Saída Norte. Anexo à pesquisa, encontram-se figuras para melhor elucidar o esquema das rodovias principais de acesso as RA's da Saída Norte e o centro de cada RA contendo seu nome.

Figura 2 – Mapa do Distrito Federal



Fonte: TRE-DF(2016)

4.3 Relatório Final PDTU (2010) – Análise de alternativas

Em 2010, a ainda Secretaria de Estado de Transporte elaborou o relatório final do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno. O documento com mais de 300 páginas conta com uma série de informações sobre transporte e mobilidade na chamada RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. Desde dados populacionais, passando por matrizes, resultados operacionais, mapas, entre outros, o documento conta com dados importantes para a gestão da mobilidade na RIDE.

A tabela 2 traz esses dois espectros e pontos principais sobre as mudanças de antes do PDTU, alternativas propostas no PDTU e o que de fato foi implementado no espectro “novo” na área central e em cada eixo de transporte no DF. É importante salientar que o quadro é construído com base nas alternativas propostas no PDTU, contando basicamente com características e mudanças viárias e de transporte público e que refletem as opções “Nada fazer” (últimas melhorias antes de 2010) e a alternativa 1 trazida pelo plano em seu capítulo 7.1

Tabela 2 – Mudanças relacionadas ao PDTU/DF

Eixos de Transporte	Mudanças antes do PDTU (até 2009)	Principais mudanças aprovadas no PDTU (2010)	Mudanças efetivamente implementadas (até out./2017)
Eixo Oeste/Noroeste	Melhorias na EPGU, Faixas de ônibus na EPTG; viaduto QNL - Av. Elmo Serejo; ligação Ceilândia - Samambaia	Faixas de ônibus na EPIG, ESPM e Av. Hélio Prates; melhorias na Av. SAMDU; túnel na Av. Central.	Faixa de ônibus na ESPM
Eixo Sul	Construção de trincheira na DF-065	Faixas de ônibus na EPIA, BR-040, EPAR, EPDB e vias urbanas, Expresso DF Sul	Expresso DF Sul
Eixo Sudoeste	Melhorias na EPNB	Via Samambaia- R. das Emas; faixas de ônibus na DF-001 e Av. R. das Emas	-
Eixo Norte	Duplicação e melhorias na DF-150 e BR-020, viaduto de acesso a Planaltina	Faixas de ônibus na BR-020, EPIA e vias urbanas; ponte L4 - BR-020	-
Área Central	Via de ligação entre L2 e L4 sul	Via L2- L4 Norte, Faixa de ônibus na W3; VLT	Via L2- L4 Norte, Faixa de ônibus na W3
Sistema viário em geral	Sem integração nem investimentos adicionais, ligação	Maior integração, investimentos adicionais,	Início da integração, investimentos pontuais, ligação

	direta entre RA's	racionalização das linhas	direta entre RA's
--	-------------------	---------------------------	-------------------

Fonte: Relatório Final do PDTU (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2011)

Pela tabela 2, pode-se observar que apenas algumas das principais mudanças trazidas pela alternativa proposta pelo PDTU foram, de fato, implementadas. Entretanto, é importante elencar alguns fatores para pesar as possíveis justificativas para essa baixa taxa de implementação. Se passaram 7 anos desde a proposição da alternativa e a verificação das mudanças, tempo considerado, no geral, como um período entre curto e médio prazo onde, factualmente, poucas mudanças poderiam ser feitas num planejamento temporal. Porém, o PDTU estabelece essas mudanças para serem feitas em um prazo de 10 anos. Assim, já tendo passado 70% do tempo até o cumprimento final das metas, a porcentagem de mudanças efetivamente implementadas com relação ao tempo pré-estabelecido é muito baixo

Ademais, o plano foi elaborado durante grave crise política no governo do Distrito Federal. No ano de 2010 (o da publicação do relatório) o DF chegou a ter quatro governadores (o governador eleito José Roberto Arruda foi cassado, seu vice Paulo Octávio assumiu e renunciou ao cargo em menos de um mês, Wilson Lima, presidente da Câmara Legislativa do DF, assumiu como interino e, por fim, Rogerio Rosso foi eleito indiretamente e permaneceu a eleição de Agnelo Queiroz).

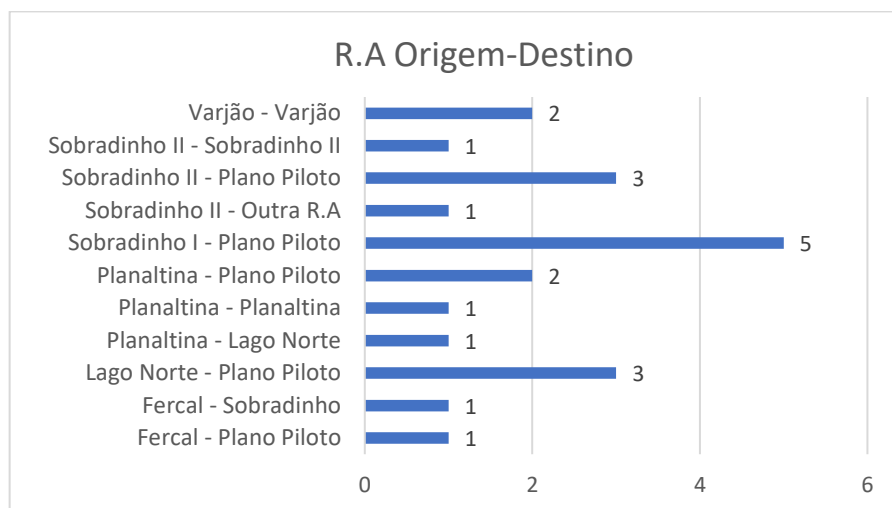
Desta forma, Agnelo Queiroz teve de dar seguimento ao PDTU/DF mesmo sem sua gestão ter participado diretamente de seu planejamento num momento no qual a crise política ainda dominava o cenário no DF e pautas de governo como a própria mobilidade urbana se encontravam em segundo plano.

Entretanto, há de se considerar as grandes remessas de recurso público, chegando as cifras dos bilhões de reais, empregadas principalmente por transferências do governo federal por meio do chamado Programa de Aceleração do Crescimento da mobilidade urbana (PAC da mobilidade).

4.4 Análise da percepção dos entrevistados

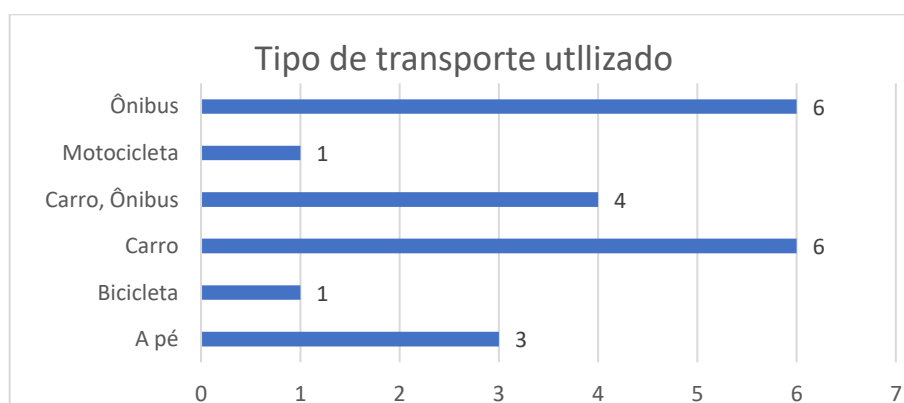
Nesta subseção serão exibidos os gráficos construídos a partir das respostas obtidas através do questionário aplicado e breves comentários sobre as percepções advindas de sua análise.

Gráfico 1 – Região de Origem-Destino



O gráfico 1 mostra que mais da metade das viagens feitas pelos entrevistados se originam das RA's da Saída Norte para o Plano Piloto. Dos 21 entrevistados, apenas 8 não se deslocam para o Plano Piloto, reafirmando o exposto por Paviani e já citado nesta pesquisa.

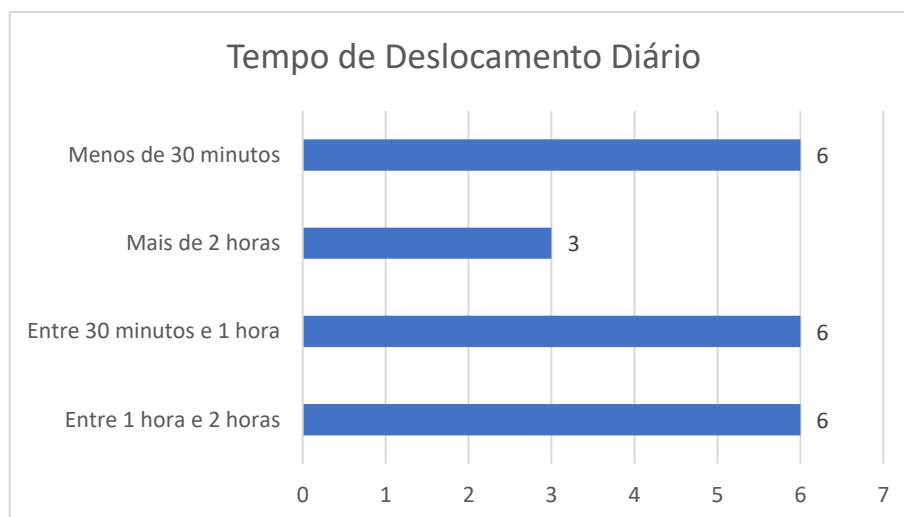
Gráfico 2 – Tipos de Transporte utilizados pelos entrevistados



O gráfico 2 informa que a maioria dos entrevistados se locomove de carro, ônibus ou utilizando os dois tipos de forma conjunta. Nota-se também a pouca utilização por parte dos entrevistados de tipos não motorizados, como por bicicleta ou

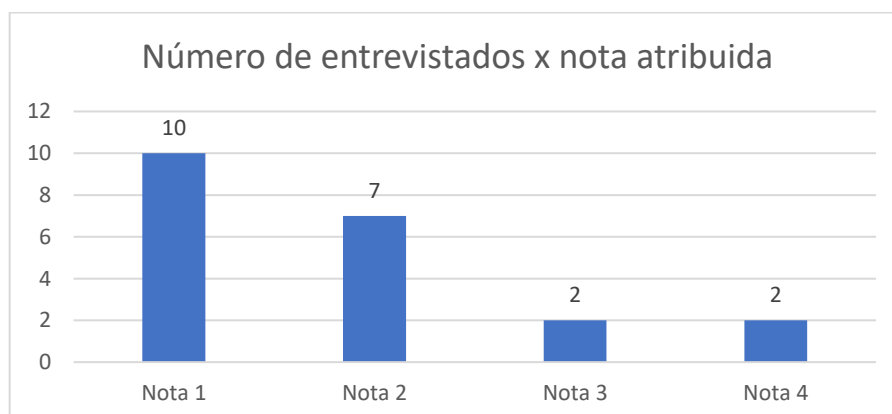
a pé, cujo encorajamento de uso é um dos objetivos do PDTU/DF. Uma das explicações possíveis é a distância tanto entre as próprias regiões administrativas quanto entre elas e o Plano Piloto, ainda núcleo de grande parte dos serviços.

Gráfico 3 – Tempo gasto por dia para locomoção



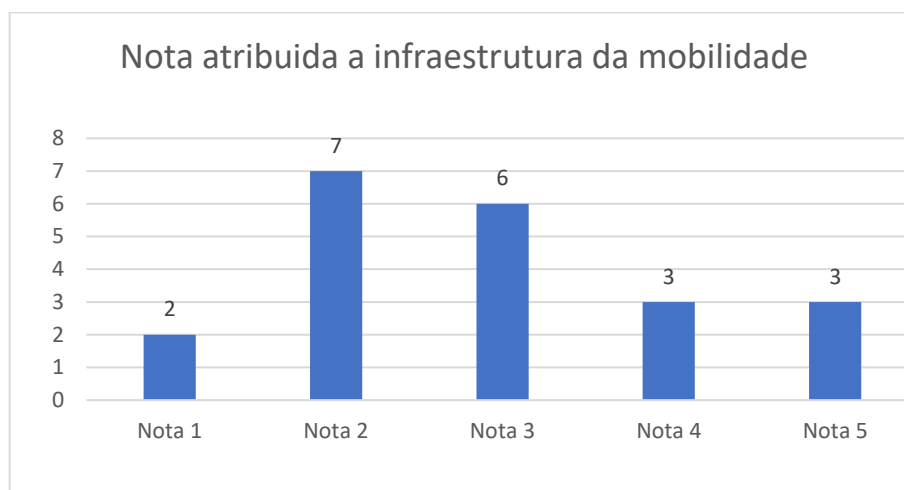
Quase metade dos entrevistados gasta ao menos uma hora em locomoção para realizar as atividades diárias de acordo com o gráfico 3. Cruzando estes dados com os de modais utilizados, cinco dos seis usuários apenas de ônibus gastam mais de 1 hora. Já entre usuários apenas de carro, somente dois dos seis entrevistados gastam mais de 1 hora. Isso explicita a economia de tempo como um dos benefícios individuais trazidos pelo uso do automóvel. Entretanto, esses benefícios são desproporcionais aos danos causados, como citado por Carvalho (2008).

Gráfico 4 – Nota dada ao serviço dos ônibus



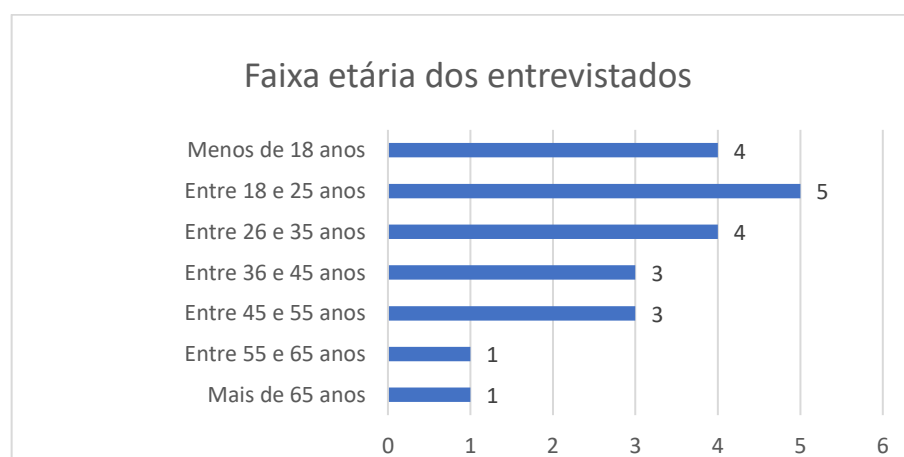
O gráfico 4 demonstra a insatisfação dos entrevistados com o serviço dos ônibus para a Saída Norte. 17 dos 21 entrevistados avaliaram com notas 1 ou 2 este serviço, e a média geral das notas foi de 1,81, pouco abaixo de uma nota considerada “ruim”. Além disso, nenhuma nota 5, considerando a prestação de um “excelente” serviço, foi concedida.

Gráfico 5 – Nota dada a infraestrutura da mobilidade



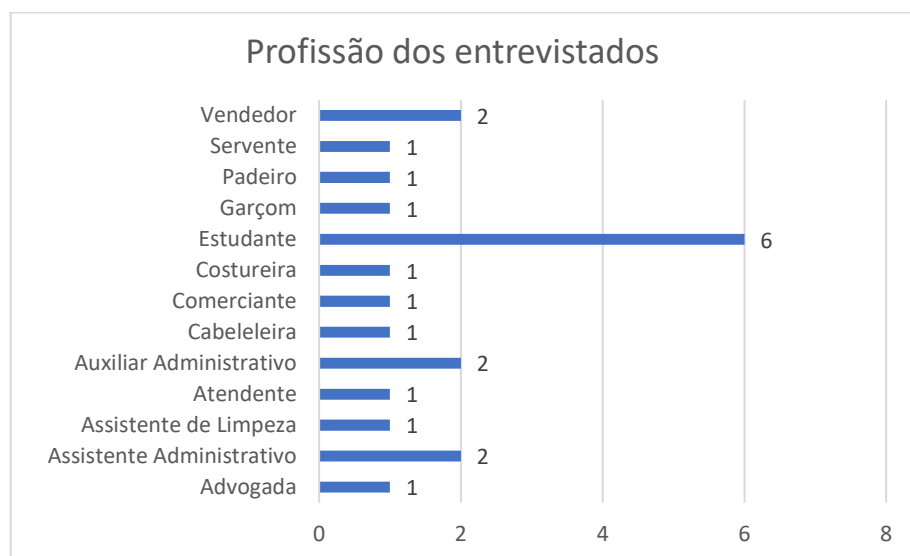
A infraestrutura da mobilidade para a Saída Norte foi melhor avaliada em comparação com o serviço de ônibus, de acordo com o gráfico 5. As notas 2 e 3 foram utilizadas por 13 dos 21 entrevistados, e a média geral das notas foi de 2,9, mais de um ponto superior à nota dada na questão 6. Cruzando as duas questões com exigência de notas, pode-se observar que 8 dos 21 entrevistados deram notas 1 ou 2 para ambas, mostrando seu grande descontentamento com os dois serviços.

Gráfico 6 – Faixa etária dos entrevistados



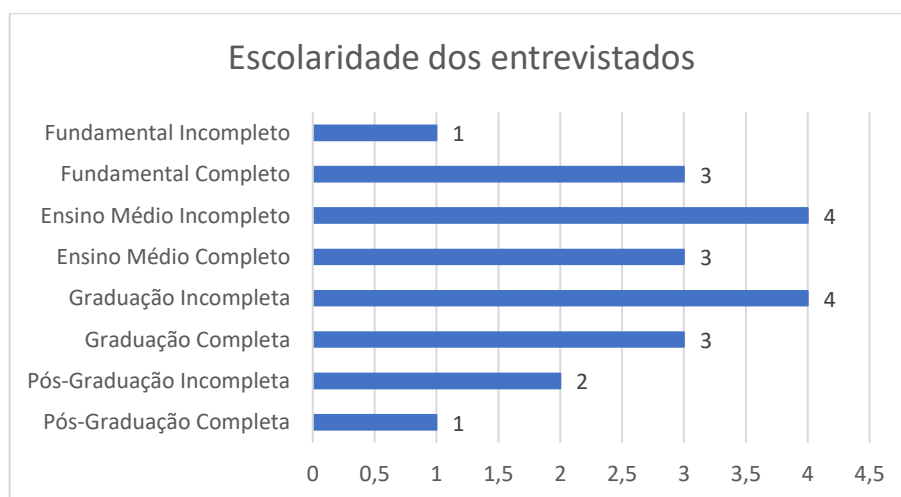
Dos 21 entrevistados, 13 se encontravam abaixo dos 35 anos. Foi interessante observar que 4 dos 5 entrevistados com mais de 45 anos deram notas acima da média geral (2,9) para a infraestrutura de mobilidade, talvez por virem de cidades com menos estrutura comparada à do Distrito Federal ou pela questão da modernização pela qual a cidade como um todo passou ao longo das décadas.

Gráfico 7 – Profissão dos entrevistados



Os estudantes foram 6 dos 21 entrevistados, fazendo parte do maior grupo agregado verificado pelo questionário. Foi interessante observar que metade deles não precisa se locomover ao Plano Piloto para estudar, mostrando uma maior diversificação da localização de escolas e faculdades pelo Distrito Federal.

Gráfico 8 – Escolaridade dos entrevistados



A última questão quantitativa do questionário mostrou respostas bem variadas, conforme o gráfico 8. Foi importante observar que, entre as pessoas com ensino superior (a partir de graduação incompleta), todas utilizam somente carro ou carro e ônibus de forma conjugada, com apenas uma pessoa utilizando somente ônibus e absolutamente nenhuma utilizando outros tipos de transporte. Esse fato vai de encontro às diretrizes do PDTU/DF, que buscam influenciar a população em geral a utilizar meios de transporte não motorizados.

A questão qualitativa, que solicitava sugestões dos entrevistados, teve como maioria das respostas o aumento da frota de ônibus e a inserção de mais ônibus em circulação. Algumas respostas mencionaram a implementação do metrô para Saída Norte, mais segurança nos coletivos, maior disponibilização de linhas internas e diretas e melhores condições de rodovias.

As baixas notas atribuídas no geral para o serviço dos ônibus servem como uma inferência direta e podem ser vistas como descontentamento geral entre os entrevistados sobre a situação do transporte público para a região. Esta ilação, inclusive, é observada entre habitantes de todo o Distrito Federal diariamente por meio de conversas individuais, grupais e trazida também pela mídia local, onde é um tópico constantemente abordado. Indiretamente e de forma comparada à outras respostas, podem ser observadas tendências de acordo com grupos de perfis dos entrevistados, porém estas inferências podem ser enviesadas pelo fato do grupo de entrevistados ser pequeno, devendo serem feitas pesquisas em maior escala para a observação das inferências construídas.

5. Considerações Finais

Quando se analisam os métodos desta pesquisa, como verificar o cumprimento de um plano e levar em consideração a opinião de uma amostra pode-se inferir que eles são bastante ousados e difíceis de alcançar, e realmente são, por vários motivos. Porém, não se desejou com este trabalho trazer a maioria ou todas as respostas para eles, e sim apenas iniciar a discussão apresentada e trazer alguns pontos julgados relevantes para tal.

Tanto a lei do PDTU/DF quanto seu relatório perpassam por várias nuances em relação aos seus próprios objetivos, trazendo metas mais ou menos tangíveis, possíveis e objetivas. Por isso se torna bastante difícil analisar se eles foram ou não cumpridos. Uma mudança de foco de uma gestão, que pode ocorrer pelos mais diversos motivos, ou mesmo a troca de gestão, pode não deixar claro se essas metas serão cumpridas, tampouco se existirão novas e nesse contexto recomeça toda a discussão.

Assim sendo, o trabalho obteve sucesso ao trazer as principais mudanças ocorridas, as principais mudanças previstas e o que de fato foi implementado de forma sucinta e objetiva. Porém, deve-se observar, num outro momento, analisar mais a fundo estas mudanças, trazer outras mudanças não implementadas e problematizar mais todos esses acontecimentos, vendo a fundo as causas de insucesso e outras opções de intervenção.

As modificações analisadas se restringiram aos aspectos mais concretos e importantes de observação, como mudanças viárias e de transporte público. Como sugestão, podem ser analisadas outros tipos de modificações, como de cunho tarifário e sobre a integração do transporte, que começa a ser implementada em 2017

Ainda para outras pesquisas, pode-se observar a mobilidade internamente em cada RA, não somente da Saída Norte mas do DF, assim como levar em conta os municípios do Entorno do DF, tanto sua dinâmica interna quanto a relação com Brasília em relação a mobilidade. E mesmo ao abordar principalmente a relação da Saída Norte como um todo para o DF, como foi feito nessa pesquisa, é interessante pensar na situação de cada RA internamente e relaciona-la com Brasília e outras partes dela, o que também seria interessante para projetos futuros.

Também se revela importante o uso de outras teorias de mobilidade não trazidas pela pesquisa e a discussão de mais temas relacionados à mobilidade urbana, com o intuito de tornar a discussão cada vez mais multidisciplinar e transversal, com um olhar mais abrangente e inclusivo, de forma geral.

Observando os resultados do trabalho, percebe-se que a mobilidade urbana não somente na Saída Norte, mas em todo DF, deve ser mais discutida e problematizada. O PDTU não vem se encaixando como instrumento de gestão adequado ao contexto existente, principalmente por não se adequar a realidade de forma plausível, por cumprir apenas parte de suas finalidades e por não dialogar com outros instrumentos de gestão importantes, como a participação popular.

Os habitantes do DF, usuários de forma direta e diária da mobilidade, no geral tem pouca voz e controle sobre esse assunto tão importante em seu cotidiano, e as diversas gestões passam e continuam com as mesmas práticas, mudando alguns pontos específicos, mas sem resolver ou mesmo amenizar mais incisivamente o problema, ainda alvo de reclamação de boa parte da população, como foi explicitado na análise dos entrevistados.

Entretanto, não se pode marcar apenas de forma passiva os indivíduos, que também precisam agir definindo suas prioridades de forma mais concreta e direta e levando suas necessidades a frente com mais força e voz ativa, construindo seu instrumento de gestão (ação popular) de forma sólida.

A mídia também exerce papel preponderante para mudança de status do problema. Carvalho (2008, p.98) destaca que:

A mídia passou a destacar não só os acidentes ao falar de trânsito, mas também a elaborar inúmeras reportagens sobre engarrafamentos, sobre a “falta de vagas” para estacionar, sobre as deficiências do transporte público e sobre as propostas apresentadas pelas autoridades. A mobilidade tem sido o assunto em franca evidencia, com series especiais nos jornais impressos e televisionados.

Nesse contexto, ressalta-se a importância dos instrumentos de gestão e sua capacidade de mudança. Se o PDTU/DF não vem se encaixando como o mais adequado entre elas, outros mecanismos devem ser usados para modifica-lo ou mesmo substitui-lo por outro instrumento, abrindo assim discussões para melhor abordar o tema em questão

A questão da mobilidade sustentável também é bastante importante na discussão. Considerando todos os problemas conhecidos sobre poluição, aumento da temperatura média, desmatamento, dentre outros, a mobilidade precisa ser uma área que não corrobore para a piora desses índices e não comprometa a qualidade de vida como todo. Utilizando-se da tecnologia existente e da racionalização em diversos sentidos, o tema deve promover debates sobre a diminuição dos impactos derivados da locomoção de pessoas e bens.

A questão histórica da mobilidade urbana no Brasil e no Distrito Federal precisa ser levada em conta para o entendimento da situação atual e construção de novos modelos na área. Os erros e acertos cometidos no passado precisam ser analisados e os melhores exemplos, replicados, na medida em que se encaixem no contexto atual.

Sobre os entrevistados no questionário, em geral apresentaram diversidade em seus perfis. Algumas exceções foram a idade, com poucas pessoas com mais de 45 anos e os modais utilizados, com poucos usuários de meios não motorizados. Seria interessante uma pesquisa mais inclusiva desses dois grupos distintos e de suas percepções da mobilidade no DF. Em tempo, a mobilidade deve considerar não apenas as atividades diárias, mas também a relação dos indivíduos com a cidade em termos de lazer, por exemplo. Esta temática poderia ser abordada em pesquisas futuras

Os resultados do questionário explicitaram o descontentamento dos entrevistados com o serviço dos ônibus para a Saída Norte. Esse fato corrobora a deficiência do PDTU como instrumento de gestão, mesmo que os entrevistados não sejam especialistas no PDTU e suas metas, mas mostra uma condição geral dos indivíduos, usuários ou não de ônibus, que com sua percepção mostram a visão do grupo receptor dos serviços de mobilidade no DF.

Dado tudo isso, as soluções de mobilidade para a Saída Norte não são simples, como também não o são para qualquer lugar. Com imediatismo, os problemas não serão resolvidos, mas principalmente com mais discussões, planejamento e ações gradativas cujos impactos serão sentidos ao longo do tempo.

Mesmo alterações não nativas de mobilidade urbana mas com impactos indiretos nela precisam conter cuidados para que sejam tratadas de forma análoga e

não tragam deformidades para esta área. A diferença disso para as ações atuais é que estas não necessariamente se encaixam na realidade nem começaram a ser implementadas, tendo então impacto nulo.

Concluindo, o assunto mobilidade urbana traz consigo uma série de conceitos, teorias, desdobramentos, problemas, soluções e externalidades bastante complexas, que precisam ser tratadas de forma conjunta. É impossível reunir todos esses assuntos e suas especificidades, mas seus “todos” precisam ser considerados nas discussões. O PDTU tem falhas como instrumento de gestão, mas elas são reversíveis caso se tomem as providências adequadas para tal. A Saída Norte tem menos estrutura de mobilidade quando comparada com outras regiões do DF, mas sua população e importância vem crescendo, juntamente com os olhares para ela nesse âmbito.

Referências

ARAÚJO, Peterson Couto. **Sistema Viário Ligação Torto – Colorado e trevo de triagem Norte: Análise da ampliação da malha viária entre Sobradinho- DF e o Plano Piloto de Brasília**. 2015. Monografia (Graduação em Geografia), Universidade de Brasília, Brasília/DF.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário oficial [da] União**. Brasília/DF, 11 de julho de 2001, seção 1, p.1-5.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário oficial [da] União**. Brasília/DF, 04 de janeiro de 2012. Seção 1, p.1-3.

CARVALHO, Diego. **Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do Programa Brasília Integrada**. 2008. Tese (Doutorado em Sociologia). Universidade de Brasília, Brasília/DF.

CHAVES, Rosan Costa; MARQUES, Antônio Luiz Marques. Mudança organizacional no setor público: um estudo sobre o impacto das mudanças instituídas pelo Governo do estado de Minas Gerais numa instituição pública estadual. In: Encontro Nacional da Anpad, 30., 2006, Salvador/BA. **Anais...** Salvador/BA. ANPAD, 2006, p.1-16.

COSTA, Marcela da Silva. **Mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal**. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade de São Paulo, São Carlos/SP, 2003.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 36.772, de 25 de setembro de 2015. Institui o Sistema de Participação Popular da Mobilidade no âmbito do Distrito Federal. **Diário oficial [do] Distrito Federal**, Brasília/DF, 28 de setembro de 2015. Seção 1, p.1-3

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 37.396, de 09 de junho de 2016. Altera o decreto nº 36.772, de 25 de setembro de 2015, que instituiu o Sistema de Participação Popular da Mobilidade no âmbito do Distrito Federal e cria o Conselho de Mobilidade do Distrito Federal, os Conselhos Regionais de Mobilidade, o Observatório de Mobilidade do Distrito Federal e o Sistema de Informações de Mobilidade. **Diário oficial [do] Distrito Federal**, Brasília/DF, 10 de junho de 2016. Seção 1, p.2-3.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4566, de 04 de maio de 2011. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras

providências. **Diário oficial [do] Distrito Federal**, Brasília/DF, 05 de maio de 2011. Seção 1, p.1-4.

FERREIRA, Ignez Costa Barbosa; STEINBERGER, Marília. O modelo de gestão de Brasília e as políticas urbanas nacionais. **Cadernos Metrópole**, São Paulo/SP, n.14, v.1, p.67-83, nov.2005.

FERREIRA, Karine Araújo; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 22., 2002, Curitiba. **Anais...** Curitiba/PR, ABEPRO, 2002. p.1-8.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretária de Estado de Transportes. **Relatório Final do Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Distrito Federal e Entorno**. Brasília/DF, 2010. Relatório.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Secretaria de Estado de Mobilidade**. 2015. Disponível em: <<http://www.semob.df.gov.br/sobre-a-secretaria/a-secretaria.html>>. Acesso em: 07 jun. 2016.

FILIPPE, Luís N.; MACÁRIO, Rosário. Elementos para a configuração de um sistema de informação para a gestão da mobilidade urbana. **TRANSPORTES**, v. 19, n. 3, p. 42-48, 2011.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, n.1, v.12, p.71-78, 2012.

LIMONADI, Ester. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **GEOgraphia**, n.1, v.1, p. 71- 91, 1999.

LÚCIO, Magda de Lima *et al.* Sentidos e Significados de se Planejar Estrategicamente nas Organizações Públicas - Planejamento Estratégico Sociotécnico (PLANES): análise de uma experiência. **Nau Social**, n.5, v.9, p.151-160, 2015.

LÚCIO, Magda de Lima; DAROIT, Dorian; FREITAS, Urânia Flores da Cruz. Desenvolvimento, Ação Pública e Transversalidade dos Instrumentos de Gestão: um olhar sobre o Programa Bolsa Família. In: LIMA, Luciana; RODRIGUES, Maria Isabel. (Org.). **Campo de públicas em ação: Coletânea em teoria e Gestão de Políticas Públicas**. Porto Alegre, UFRGS, 2017. p. 292-314.

MACEDO, Maria Helena; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da; COSTA, Marcela da Silva. **Abordagem Sistêmica da Mobilidade Urbana: Reflexões sobre o conceito e suas implicações**, 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos MCIDADES: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. v.6. Brasília, Ministério das Cidades, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável**. v.1. Caderno de referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Brasília/DF, 2007.

OECD. **Towards sustainable transportation**. Vancouver Conference, Canadá, 1996. Disponível em <<http://www.oecd.org/home>>. Acessado em 02 de junho de 2016.

PAVIANI, Aldo. Brasília no contexto local e regional: urbanização e crise. **Revista Território**, Rio de Janeiro/RJ, v. 7, n. 11, 12, 13, p.63-76, out. 2003.

PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília/DF.

RAYMUNDO, Helcio. Mobilidade no Brasil - Avanços e Retrocessos. In Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 19., 2013, Brasília. **Anais...** Brasília/DF, ANTP, 2013, p.1-11.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; DE ALMEIDA, Cristóvão Domingos; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista brasileira de história & ciências sociais**, v. 1, n. 1, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

7 Apêndices

Apêndice A – Modelo do questionário aplicado

O questionário aplicado continha as seguintes perguntas:

1 – Em qual R.A da Saída Norte do DF você reside? (Respostas possíveis: Sobradinho I, Sobradinho II, Fercal, Lago Norte, Planaltina e Varjão.)

2 - Você se desloca para outra R.A para realizar suas atividades diárias? Se sim, para qual? (Respostas possíveis: Não me desloco; Sim, me desloco para tal R.A.)

3 - Selecione os tipos de locomoção que você usa para se realizar suas atividades diárias? (Respostas possíveis: De carro, a pé, de ônibus, de bicicleta, de motocicleta. Era possível marcar mais de uma opção.)

4 - Quanto tempo, em média, você gasta diariamente para se locomover para realizar essas atividades? (Respostas possíveis: menos de 30 minutos, entre 30 minutos e 1 hora, entre 1 hora e 2 horas, mais de 2 horas.)

5 - Avalie o serviço dos ônibus para a Saída Norte do DF em uma escala de 1 a 5, sendo 1 – Péssimo e 5 – Excelente (Era necessário avaliar o serviço dos ônibus com uma nota entre 1 e 5.)

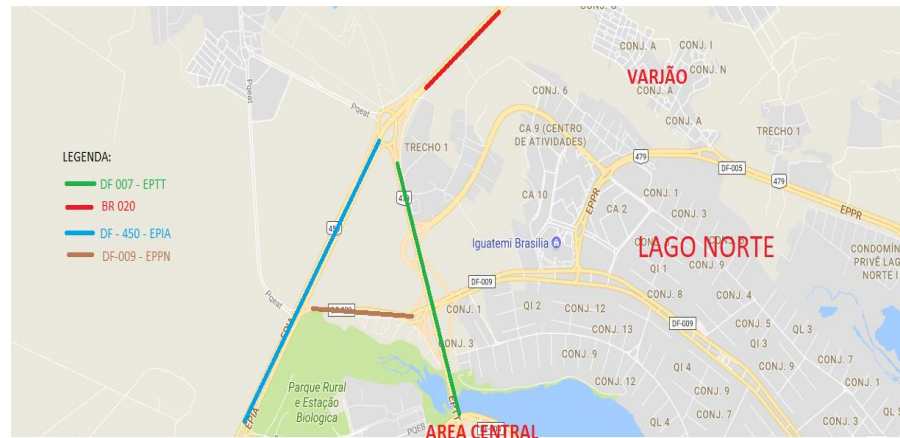
6 - Avalie a estrutura de mobilidade da Saída Norte do DF em uma escala de 1 a 5, sendo 1 – Péssimo e 5 – Excelente (Era necessário avaliar a estrutura de mobilidade com uma nota entre 1 e 5.)

7 - Tem alguma sugestão para melhoria da mobilidade para Saída Norte do DF? (O entrevistado poderia dar ou não sugestões para melhoria da mobilidade para a Saída Norte.)

8 – Dados pessoais (Nome, faixa etária, profissão e escolaridade)

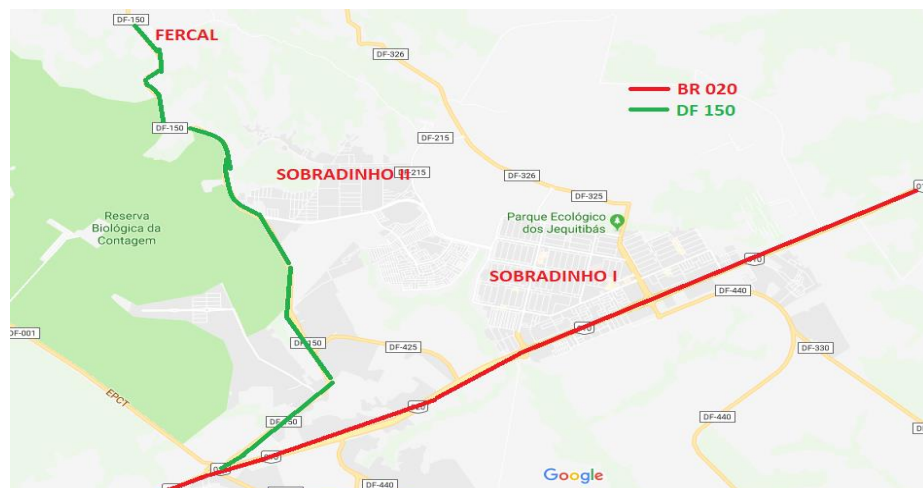
Anexos

Anexo A – Saída Norte – Lago Norte e Varjão



Fonte: Google Maps

Anexo B – Saída Norte – Fercal, Sobradinho I e II



Fonte: Google Maps

Anexo C – Saída Norte - Planaltina



Fonte: Google Maps